

Mál nr. 121/2015
M og
vátryggingafélagið V1 v/bifreiðarinnar A og
vátryggingafélagið V2 v/bifreiðarinnar B.

Umferðaróhapp á Sæbraut 15. janúar 2015.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 25. mars 2015 ásamt gögnum.
2. Bréf V1 dags. 9. apríl 2015.
3. Bréf V2 dags. 27. apríl 2015.

Málsatvik.

M ók bifreið A á hægri akrein Sæbrautar og skipti um akrein yfir á þá vinstri þegar bifreið B var ekið með sama hætti inn á vinstri akrein og lenti hægra framhorn bifreiðar B á vinstri afturhluta bifreiðar A. Á vettvangi mældust 25 metra löng hemlaför eftir bifreið B. Í skýrslu M sem ökumanns bifreiðar A kemur fram að hún hafi séð bifreið B „... í speglinum og gaf stefnuljós til vinstri og var að skipta þegar hann var ótrúlega fljótur að ná mér og við rekumst saman.“ Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa ekið á eftir bifreið A og verið að skipta um akrein frá hægri yfir á vinstri þegar bifreið A „... skiptir yfir á vinstri ég sá ekki stefnuljós og reyni að svegja (sic) frá og fer uppá (sic) kant en rekumst saman, var á c.a. 60 km hraða.“

M telur meðal annars að árekstur megi rekja til til þess að bifreið B hafi verið ekið allt of hratt m.v. aðstæður og að hann hafi átt að gæta varúðar vegna umferðar fyrir framan sig á vinstri akrein. Einnig vísar M til þess að bifreið B hafi, m.v. staðsetningu hemlafara, hafið hemlun á hægri akrein og hafi átt að geta stöðvað bifreið sína fyrr en hann gerði ef hann hefði verið á eðlilegum hraða. Einnig vísar M til þess að ekki komi fram upplýsingar um gæði hjólbarða á B eða ástand hemla eða hemlagetu.

V1 telur að áreksturinn megi fyrst og fremst rekja til hraðaksturs bifreiðar B og ógætni hans við akreinaskipti. Ekki sé hægt að byggja á ákomum á bifreiðunum að fullu vegna þess að bifreið B hafi verið ekið upp á kantstein rétt fyrir áreksturinn. Einnig telur V að ekki hvíli rikari skylda á M varðandi akreinaskipti þar sem báðir ökumenn hafi verið að skipta um akrein í greint sinn. Það sem skilji á milli sé hins vegar hraðakstur ökumanns bifreiðar B og þess vegna eigi hann að bera alla sök á árekstrinum. V2 telur sýnt af gögnum málsins að M, sem ökumaður bifreiðar A, hafi skipt um akrein í veg fyrir ökumann bifreiðar B og beri M því alla sök á árekstrinum.

Álit.

Í gögnum málsins kemur fram að báðir ökumenn hafi skipti frá hægri akrein yfir á þá vinstri og bar þeim báðum við þær aðstæður að gæta þess að það væri gert án óþæginda fyrir aðra, sbr. fyrirmæli í 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Í sömu lögum kemur fram að ökuhraða eigi að miða við aðstæður og með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Þegar litið er til framburðar M, sem ökumanns bifreiðar A, í tjónstilkynningu er ljóst að hún sá bifreið B í baksýnispegli áður en hún skipti um akrein og verður að leggja aukna aðgæsluskyldu á ökumann í þeim aðstæðum að gæta þess að akreinaskiptin séu án óþæginda fyrir bifreið B sem á eftir kom. Telst M því bera meginhluta sakar vegna árekstursins. Af skýrslu um hemlaför og aksturslag ökumanns bifreiðar B má ráða að ökuhraði hennar hafi verið allnokkur en ökumaðurinn sjálfur kveðst hafa verið á 60 km/klst hraða. Slíkur hraði við akreinaskipti á nokkuð fjölfarinni götu telst ökumanni bifreiðar B til sakar og þykir rétt af aðstæðum öllum að hann beri fjórðung hennar.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber $\frac{3}{4}$ hluta sakar en ökumaður bifreiðar B $\frac{1}{4}$ hluta sakar.

Reykjavík 13. maí 2015.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson hdl.

Jón Magnússon hrl.